

NANTES, LA LOIRE ET NOUS

Le 29 janvier 2015

Centre de Communication de l'Ouest

Thème de l'intervention

**Activités du Grand Port
sur les territoires ligériens**

Intervenant

Pascal Pontac

Auditions mode d'emploi. Les auditions publiques du grand débat ont toutes été menées sur le même modèle. Désigné par la commission du grand débat, chaque expert auditionné a présenté son propos durant 20 minutes. Suivait un temps de questions/réponses de 20 minutes animé par un binôme membre de la commission - membre de l'équipe projet. L'audition était publique mais les participants n'étaient pas autorisés à poser des questions. 6 à 8 auditions pour chacun des 4 thèmes du débat ont été menées entre décembre 2014 et avril 2015.

Retrouvez les auditions filmées dans leur intégralité sur www.nantesla Loireetnous.fr/les-contributions

Intervenant

Pascal Pontac

Secrétaire général du syndicat
CGT du port de Nantes -
Saint-Nazaire

Pascal Pontac est secrétaire général du syndicat CGT du port de Nantes – Saint-Nazaire. Le syndicat a déposé un cahier d'acteurs au cours du Grand Débat afin de d'apporter son point de vue et sa contribution. Il est en ligne sur www.nantesla Loireetnous.fr/participer-au-debat/les-cahiers-d-acteurs/cahier-d-acteur-le-syndicat-general-cgt

En savoir plus sur l'activité du syndicat CGT du Grand Port: <http://cgt-pnsn.fr/>

En savoir plus sur le Grand Port Maritime Nantes Saint-Nazaire:
www.nantes.port.fr/

Résumé de l'intervention

Le Grand Port Nantes Saint-Nazaire accueille chaque année 3000 escales de navires marchands, 200 à 250 navires remontent jusqu'à Nantes. Les 3 sites nantais du Grand Port (Cheviré amont et aval, Cormerais et Roche Maurice) constituent 10 % environ du trafic.

Pour maintenir cette activité, il est indispensable de conserver la zone d'évitement de Trentemoult qui permet aux bateaux de faire demi-tour. Tout franchissement aérien dans ce secteur devra donc maintenir un tirant d'air de 54 mètres.

Concernant les développements possibles de l'activité portuaire, l'accueil de navires de croisières sur le quai Wilson se heurte au fait que la souille n'y est plus draguée. Les quelques navires faisant escale à Nantes sont désormais accueillis à Cheviré, quai à vocation commerciale éloigné du centre-ville. L'activité de barging pourrait être développée du fait de son intérêt économique et écologique. Enfin, les activités de plaisance doivent être maintenues en amont des ponts des 3 continents et Anne de Bretagne.

L'audition exhaustive sur www.nantesla Loireetnous.fr/participer/les-auditions-publiques/6eme-audition-publique

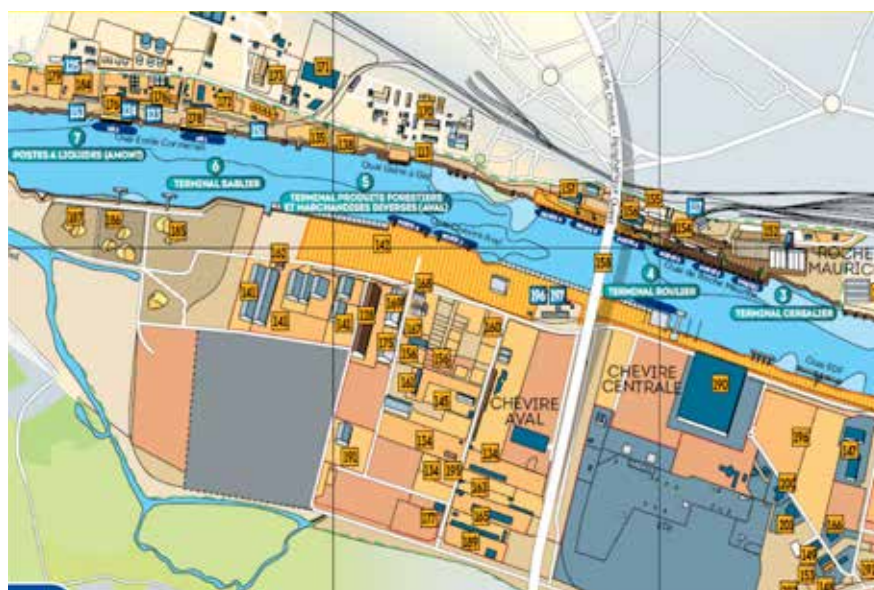
NANTES,
LA LOIRE
ET NOUSThème de l'intervention
**Activités du Grand Port
sur les territoires ligériens****Le 29 janvier 2015**
Centre de Communication de l'Ouest**800**
navires
remontent
chaque année
la Loire entre
Donges et Nantes.**LE CHIFFRE À RETENIR**L'activité du Grand Port Maritime
Nantes Saint-Nazaire

Le Grand Port Maritime est le premier port de la façade atlantique avec un trafic de plus de 27 millions de tonnes en 2014. Les sites portuaires de Nantes Saint-Nazaire accueillent chaque année plus de 3000 escales de navires marchands. Cette activité génère 16 000 emplois sur les territoires ligériens, et plus de 25 000 emplois dans les régions du grand Ouest.

Aujourd'hui 800 navires remontent chaque année le chenal entre Donges et Nantes avec des navires commerciaux opérants sur les terminaux nantais, des navires commerciaux effectuant du trafic fluvial sur l'amont de Nantes, des navires effectuant des opérations de dragage d'entretien et un ensemble d'autres navires (paquebots, sabliers, plaisance, pêche, tourisme, militaires...).

Nantes représente 10 % du tonnage global du Grand Port sur 3 sites :

- Roche Maurice (terminal céréalier, engrais)
- Cheviré aval et amont (produits forestiers, sablier, roulrier, produits sidérurgiques, ferraille, engrais, tourbe, éoliennes...)
- Cormerais (appointements produits liquides dont hydrocarbures)



NANTES,
LA LOIRE
ET NOUSThème de l'intervention
**Activités du Grand Port
sur les territoires ligériens**

Le 29 janvier 2015

Centre de Communication de l'Ouest

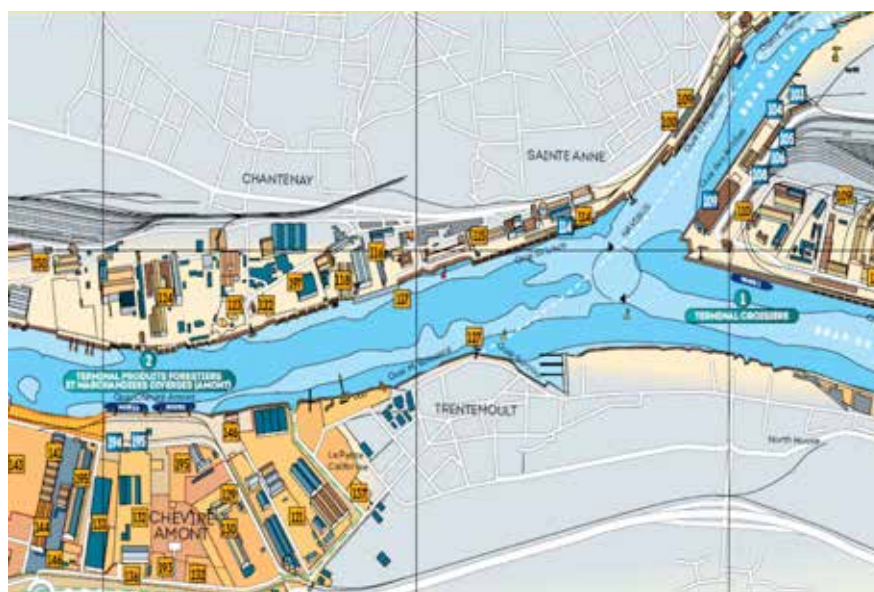
250

navires font
demi-tour chaque
année sur la zone
d'évitage de
Trentemoult, au
pied de l'île de
Nantes.

LE CHIFFRE À RETENIR

Les conditions pour un nouveau
franchissement de la Loire

Pour la construction d'un franchissement de la Loire, il faudra prendre en compte la zone d'évitage de Trentemoult, lieu où 200 à 250 navires de grand gabarit font demi-tour chaque année. Sans son maintien, l'activité du port devient impossible. Dès lors, tout ouvrage construit sur l'eau devra comporter un tirant d'air de 54 mètres minimum, le même que celui du pont de Cheviré.



« Suite à la diminution de la dotation dragage de l'État, les abords du quai Wilson ne sont plus dragués et nous oblige à accueillir les quelques navires de croisière sur Cheviré, un quai commercial non adapté et éloigné du centre-ville »

Les projets de développement à l'étude

Les projets de barging sont intéressants puisqu'ils permettent un développement économique du Port tout en étant bénéfiques pour l'environnement en réduisant le nombre de camions sur les routes.

Depuis 2005 et l'abandon du quai Wilson, plusieurs activités ont été déplacées vers Cheviré amont. Le quai Wilson devait garder sa vocation d'accueillir les navires de croisières (paquebots) et militaires. Cependant, suite au désengagement de l'état sur la dotation de dragage, le maintien des souilles nécessaire pour l'accès à quai n'est plus possible. Ces bateaux accostent donc à Cheviré alors que c'est un quai commercial situé en dehors de la ville et éloigné des sites culturels et de loisirs.

Par ailleurs, le bouchon vaseux avait quasiment disparu du port de Nantes du fait des opérations de dragage. Avec l'arrêt du dragage du quai Wilson, l'envasement progresse avec remontée des fonds vaseux et du niveau des cotes, ce qui compromet une utilisation de ce secteur.

Concernant les activités de loisirs nautiques, elles peuvent être développées mais pour des raisons de sécurité, elles doivent se pratiquer en amont des ponts des 3 continents et Anne de Bretagne.

questions
/ réponsesThème de l'intervention
**Activités du Grand Port
sur les territoires ligériens**Le 29 janvier 2015
Centre de Communication de l'Ouest**Question 1.****Quels sont les différents corps de métiers dans les professions portuaires ? Qu'est-ce que les évolutions ont entraîné comme changements ?****Jean-Yves Martin**, membre commission du débat

PP : Il y a de nombreux intervenants dès lors qu'un bateau est à quai. Ils sont soit salariés du Grand Port, soit des entreprises privées concernées par la marchandise. Le Grand Port est un Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial (EPIC) : il emploie à la fois des fonctionnaires du ministère des transports et des salariés de droit privé. Il met en oeuvre la mission régalienne de l'état d'entretenir le chenal (dragage, suivi de l'état du chenal) et emploie notamment des marins. Il assure aussi l'exploitation et la maintenance des ouvrages du port : écluses, ponts. Il réalise enfin tout ce qui est manutention verticale (grutiers) alors que la manutention horizontale est assurée par les dockers employés par des sociétés privées.

Pour mieux connaître les différentes professions portuaires : www.nantes.port.fr/decouvrir-lactivite-portuaire/professions-portuaires/

Question 2.**Quels sont les enjeux que vous voyez dans les évolutions de l'activité portuaire et les mutations du territoire fluvial lui-même ?****Elise Roy**, membre commission du débat

PP : Aujourd'hui, la partie nantaise du Grand Port est à la croisée des chemins. La question qui se pose sur l'agglomération est : "comment permettre au citoyen de franchir la Loire dans de bonnes conditions ?" Si on met un pont en travers de la zone d'évitage, on ne pourra pas empêcher la fermeture du port, c'est une zone indispensable à son fonctionnement. Par ailleurs, la fermeture du quai Wilson et le transfert en aval des installations portuaires ont entraîné la fin de l'obligation de dragage avec une remontée des fonds vaseux. Le navibus commence désormais parfois à talonner, c'est à dire à toucher le fond. C'est un vrai problème qu'il va falloir régler.

Question 3.**Comment pensez-vous vous impliquer sur les perspectives de développement des activités sur la Loire ?****Elise Roy**

PP : Le barging est un axe de développement intéressant. Mais nous n'avons pas la main. Le port peut dégager des zones permettant l'accueil de ces barges, mais il faut surtout une véritable demande des acteurs de la région nantaise pour développer cette activité. Or actuellement, le barging est fortement concurrencé par la route avec un lobbying très fort (cf écotaxe). Lorsque les professionnels de la mer auront de véritables projets concrets sur lesquels travailler, ils se mettront au service de ceux-ci. Nantes n'exploite pas le barging dans son port, c'est très dommage.

Question 4.**Quelle est votre opinion sur le projet stratégique du Grand Port ?****Jean-Yves Martin**

PP : Ce projet est une obligation faire par la loi et fait le lien avec le Contrat de Plan Etat Région qui permettra de financer des investissements nécessaires. Il est déterminant pour l'activité du port et son développement. Nous y sommes donc plutôt favorables. Mais nous combattons le volet de la transformation du Grand Port en Etablissement Public Administratif. Car il générera la suppression de pans complets de personnels non liés à l'activité régalienne du port (l'entretien du chenal). En 2008 déjà, le Grand Port a vendu les quais et outils à des opérateurs privés, entraînant la rétrocession de 150 salariés du port aux entreprises privées. Aujourd'hui, nous demandons des garanties pour les salariés.